



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 80 ]  
No. 80 ]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, मई 29, 2003/ज्येष्ठ 8, 1925  
NEW DELHI, THURSDAY, MAY 29, 2003/JYAISTHA 8, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 मई, 2003

सं. टी ए एम पी/16/2002-एम बी पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, जैसाकि इसके साथ संलग्न आदेश में है, पोतों को तोड़ने की सुविधा के लिए भूखण्डों के लाइसेंस के संबंध में प्रभार निर्धारित करते हेतु मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को निपटाता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/16/2002- एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(मई, 2003 के 6वें दिन पारित)

यह प्रकरण लकड़ी बंदर (दक्षिण) और पाउडर वर्क्स बंदर में पोतों को तोड़ने की सुविधा के लिए भूखण्डों के लाइसेंस के संबंध में प्रभार निर्धारित करने हेतु मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. एमबीपीटी ने आरम्भ में एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था जिसमें दो भाग थे - (i) जीआरटी से एलडीटी आधार पर एक सामान्य उपयोगकर्ता के अन्तर्गत पोत तोड़ने के प्रभार के महसूल की इकाई को बदलने का प्रस्ताव और (ii) पोत तोड़ने के लिए भूखण्डों के लाइसेंस हेतु प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव।

2.2. प्राधिकरण ने 12 अगस्त 2002 को पारित अपने आदेश के माध्यम से पोत तोड़ने के प्रभार के महसूल की इकाई को बदलने के प्रस्ताव के भाग I को अनुमोदन प्रदान कर दिया और आदेश दिया कि प्रस्ताव के भाग II पर तब विचार किया जाएगा जब एमबीपीटी लाइसेंस-योजना पर, जिसमें इसके साथ-साथ प्रासंगिक प्रशुल्क लागू करने की शर्तें भी सम्मिलित हों, सरकार का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

3.1 आदेश के प्रतिसाद में, एमबीपीटी ने योजना पर लागू होने वाली शर्तों और निर्धारित प्रपत्र में सांख्यिकीय सूचनाओं के साथ-साथ सरकार की प्रशंसाओं के आधार पर योजना में कुछ संशोधनों के साथ न्यासी मंडल द्वारा स्वीकृत प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

3.2 पोत तोड़ने के लिए भूखंडों के लाइसेंस हेतु प्रस्तावित योजना की संक्षिप्त प्रमुख विशेषताएं निम्नानुसार हैं :-

- (i) पोत तोड़ने की गतिविधियों के लिए 19 भूखंडों का आबंटन दो वर्गों में किया जाएगा :
  - (क) मुंबई पनन न्यास के नियमित /वर्तमान पोत तोड़ने वालों के लिए वर्ग "क" और
  - (ख) वर्ग "ख" सभी पोत तोड़ने वालों के लिए खुला होगा बशर्ते कि वे निर्धारित मापदण्डों को पूरा करते हों।
- (ii) (क) लकड़ी बंदर (दक्षिण) के 12 भूखण्ड वर्ग "क" के लिए आरक्षित होंगे। इस वर्ग में केवल नियमित / वर्तमान पोत तोड़कों से, जो मुंबई पनन में पिछले तीन विनीय वर्षों में (1999-2002) कम से कम 10,000 जीआरटी तोड़ चुके हों, स्पर्धात्मक बोलियां आमंत्रित की जाएंगी।  
 (ख) वर्ग "ख" के लिए प्रस्तावित मापदण्ड यह है कि आवेदक का पोत तोड़क उद्योग में तीन वर्ष का अनुभव तो होना ही चाहिए और वह न्यूनतम 10,000 जीआरटी तोड़ चुका हो या वह भूखण्ड आबंटित होने के बाद 6 सप्ताह के भीतर एक ऐसे अन्य पोत तोड़क के साथ प्रबंधन करार करले जिसके पास निर्धारित न्यूनतम अनुभव हो और जिसके साथ यह एक पंजीकृत फर्म या कंपनी बना ले।
- (iii) भूखंड के आबंटन के लिए प्रस्तावित आधार निम्नानुसार है :
  - (क) यदि वर्ग "क" में से कुछ भूखण्ड अनाबंटित रह जाएंगे तो आबंटन के लिए उन्हें वर्ग "ख" में सम्मिलित किया जाएगा।
  - (ख) दो वर्गों में भूखण्डों के आबंटन का आधार उच्चतम प्रारम्भिक शुल्क होगा।
  - (ग) पार्टियां एकाधिक भूखण्डों के लिए बोली दे सकती हैं। वर्ग "क" के अन्तर्गत एक पोत तोड़क को अधिकतम दो भूखण्ड आबंटित किए जा सकते हैं।
  - (घ) दोनों वर्गों के लिए शेष सभी शर्तें समान रहेंगी।
- (iv) भूखण्ड के आबंटन के लिए लाइसेंसधारक से अप्रतिदेय प्रारम्भिक शुल्क के रूप में न्यूनतम 50 लाख रुपये जमा करने का प्रस्ताव है। प्रस्ताव को स्वीकार करने का आधार न्यूनतम निर्धारित राशि के अतिरिक्त प्रस्तावित प्रारम्भिक शुल्क होगा।
- (v) यह लाइसेंस इस शर्त के अधीन दस वर्ष की अवधि के लिए प्रदान करने का प्रस्ताव है कि यदि लाइसेंस की अवधि समाप्त होने की तिथि से पहले तीन माह के भीतर पुनर्नवीकृत नहीं कर दिया जाता तो अवधि के अंत में एमबीपीटी द्वारा किसी अन्य कार्यवाई के बिना भी अपने आप समाप्त हो जाएगा।
- (vi) 10,000 जीआरटी प्रतिवर्ष की न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा प्राप्त की ही जानी है। 10,000 जीआरटी की इस प्रतिबद्ध नियतमात्रा में यदि कोई कमी रह जाए तो उस कमी को, तीन वर्षों के वर्ष-खण्ड में 30,000 जीआरटी के लक्ष्य के अन्तर्गत शेष बची अवधि में पूरा करना होगा। यदि लाइसेंसधारक तीन वर्षों के वर्ष-खंड में यह लक्ष्य प्राप्त करने में असफल रहता है तो उसे कम रह गए पोतों के तोड़ने का प्रभार अदा करना होगा, ऐसा न कर पाने पर लाइसेंस को समाप्त किया जा सकता है।

3.3. एमबीपीटी ने संबंधित शर्तों के साथ, इस योजना के अन्तर्गत, लगाए जाने वाली निम्नलिखित दरों पर प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा है :

- (i) लाइसेंस युक्त समूचे भूखण्ड के लिए रु. 20/- प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर से लाइसेंस शुल्क जो प्रति तिमाही अग्रिम रूप से देय होगा ।
- (ii) रु. 325/- पोत के प्रति एलडीटी की दर से पोत-तोड़क प्रभार , जो पोत को किनारे लाने से पहले देय होगा ।
- (iii) लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंसयुक्त भूखण्डों पर अन्यो के पोत तोड़ने के लिए पोत को किनारे लाने से पहले रु. 80/- प्रति एलडीटी की दर से अतिरिक्त शुल्क लगाया जाएगा ।
- (iv) 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष से अधिक टनेज तोड़ने के लिए लाइसेंसधारक को, उपरोक्त (ii) के अनुसार देय पोत तोड़क प्रभारों में 20% की छूट दी जाएगी ।

3.4. भूखण्डों का लाइसेंस प्रदान करने वाली योजना के प्रशुल्क को नियंत्रित करने वाली प्रस्तावित शर्तें निम्नलिखित हैं :-

- (i) अवधि : पोत तोड़ने के लिए यह लाइसेंस, इस शर्त के अधीन लाइसेंस जारी होने की तिथि से 10 वर्ष की अवधि के लिए प्रदान किया जाएगा कि यदि लाइसेंस की अवधि समाप्त होने की तिथि से पहले तीन माह के भीतर पुनर्नवीकृत नहीं कर दिया जाता तो अवधि के अंत में, एमबीपीटी द्वारा किसी अन्य कार्रवाई के बिना भी अपने आप समाप्त हो जाएगा । इस पूरी अवधि में भूखण्ड का स्वामित्व एमबीपीटी के पास ही रहेगा ।
- (ii) लाइसेंसधारक एक मुश्त अप्रतिदेय प्रारम्भिक शुल्क अदा करेगा । आधार-मूल्य 50 लाख रुपये निर्धारित कर दिया गया है ।
- (iii) पोत तोड़ने की गतिविधि के लिए भूखण्ड का तीसरे पक्ष को शेष लाइसेंस अवधि के लिए अंतरण पर विचार, लाइसेंस की तिथि से तीन वर्ष बाद एक लाख रुपये प्रति वर्ष या उसके भाग के लिए निर्धारित अंतरण शुल्क के भुगतान पर किया जाएगा ।
- (iv) सामान्य रूप से, लाइसेंसधारक अपने ही पोत तोड़ेगा । फिर भी, यदि वह अपने स्वामित्व से इतर पोत तोड़ना चाहता है तो उस पर रु. 80/- प्रति एलडीटी की दर से अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा ।
- (v) पोत तोड़ने वाले से यह अपेक्षा रहेगी कि वह ऊपर संदर्भित लाइसेंस शुल्क प्रति तिमाही अग्रिम रूप से अदा करे और पोत तोड़ने का प्रभार पोत को तट पर लाने से पहले अदा कर दें । उपरोक्त भुगतान न कर पाने पर , समय-समय पर लगने वाला ब्याज लगाया जा सकता है ।
- (vi) उपरोक्त के साथ-साथ, लाइसेंसधारक को सेवा कर, चुंगी कर और सांविधिक प्राधिकरणों को देय किसी अन्य सांविधिक महसूलों का भी भुगतान करना होगा ।
- (vii) लाइसेंसधारक को 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष की न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा प्राप्त करनी ही होगी । यदि कोई कमी रह जाएगी तो उसे तीन वर्ष के वर्ष-खण्ड में 30,000 एलडीटी के अन्तर्गत शेष बचे वर्षों में पूरा करना होगा । यह लक्ष्य प्राप्त न कर पाने की स्थिति में लाइसेंसधारक को प्रतिबद्ध नियतमात्रा में कमी के लिए, तीन वर्ष के वर्ष-खण्ड की समाप्ति के एक माह के भीतर पोत तोड़क प्रभार का भुगतान करना पड़ेगा और ऐसा भी न कर पाने पर लाइसेंस समाप्त हो जाएगा ।
- (viii) यदि कोई पोत तोड़क प्रतिवर्ष 10,000 एलडीटी के न्यूनतम प्रतिबद्ध स्तर से ऊपर वर्षभर में पोत तोड़ने का कुल कार्य करता है तो उच्च उत्पादकता को प्रेरित करने के लिए पोत तोड़क प्रभारों में 20% की छूट प्रदान की जाएगी । यह छूट न्यूनतम निर्धारित नियतमात्रा के अतिरिक्त टनेज पर उपलब्ध होगी ।

3.5. एमबीपीटी के प्रस्ताव को, आरम्भ में, न्यासी मंडल ने 11 दिसम्बर 2001 को अनुमोदन प्रदान किया था, सरकारी प्रेक्षणाओं के आधार पर कुछ संशोधनों को सम्मिलित करने के लिए प्रस्ताव को 11 सितम्बर 2002 को पुनः अनुमोदन प्रदान किया गया। बाद में सम्मिलित किए गए संशोधन अनुभव-मापदण्ड के लिए संबंधित अवधि और प्रतिबद्ध नियतमात्रा में कमी के लिए क्षतिपूर्ति के संबंध में थे। इन संशोधनों को योजना की प्रमुख विशेषताओं में क्रमशः अनुच्छेद 3.2(ii) (क) और 3.2(vi) पर सम्मिलित किया गया है।

3.6. यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एमबीपीटी ने भूखण्डों के लाइसेंस की दर वित्तीय वर्ष 2000-2001 में अर्जित 8.11 करोड़ रुपये के राजस्व को ध्यान में रखकर प्रस्तावित की है। योजना के अन्तर्गत भूखण्डों पर लगाने के लिए प्रभार निर्धारित करने के उद्देश्य से 2000-2001 में सभी 19 भूखण्डों पर अर्जित राजस्व पर विचार किया है और एमबीपीटी ने 8.11 करोड़ रुपये के राजस्व के स्तर को बरकरार रखने का प्रस्ताव किया है। तदनुसार एमबीपीटी द्वारा रु. 325/- प्रति एलडीटी की दर से पोत तोड़ने का प्रभार और रु. 20/- प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर से लाइसेंस शुल्क प्रस्तावित किया गया है।

4.1. प्रस्ताव की आरम्भिक छानबीन पर, एमबीपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचनाएं/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था :

- (i) प्रत्येक भूखण्ड पर 50 लाख रुपये का प्रस्तावित न्यूनतम प्रारम्भिक शुल्क अप्रतिदेय है। जब राजस्व / लागत विवरणी में प्रारम्भिक शुल्क के भुगतान पर ब्याज भी गिना जाता है, मूल राशि को दिया गया यह व्यवहार स्पष्ट नहीं है।
- (ii) रु. 20/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह का लाइसेंस शुल्क कार्गो के भंडारण के लिए 'डॉक्स स्केल ऑफ रेट्स' में निर्धारित दर के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। कार्गो के भंडारण के लिए लागू दर को सागरतट क्षेत्र पर स्थित भूखण्डों के लाइसेंस शुल्क के रूप में अपनाने के पीछे निहित तार्किकता को स्पष्टीकरण चाहिए।
- (iii) समझा जाता है कि लाइसेंसधारक स्वयं के श्रमिकों और उपकरणों की व्यवस्था के बाद पोत तोड़क गतिविधि आरम्भ करेगा और एमबीपीटी इस गतिविधि के लिए अपने सागरतट क्षेत्र और भंडारण क्षेत्र का लाइसेंस देने के अलावा पोत तोड़ने के लिए आवश्यक कोई और सेवा नहीं प्रदान करेगा। इस पृष्ठभूमि में, पट्टे पर दिए क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क लगाने के अलावा पोत तोड़ने के लिए अलग से शुल्क मांगने के प्रस्ताव के भी औचित्य की आवश्यकता है।
- (iv) प्रारम्भिक शुल्क के रूप में न्यूनतम वार्षिक कमाई के आकलन में कुछ गणनात्मक त्रुटियाँ और लगाई हुई पूंजी की संगणना एवं फलस्वरूप लगाई हुई पूंजी से प्रतिफल में विसंगतता दिखाई देती है।
- (v) एमबीपीटी इस बात को पुष्टि करे कि पोत तोड़ने के लिए भूखण्डों के लाइसेंस देने की योजना पर क्या केन्द्र सरकार का अनुमोदन लिया गया है और यदि हाँ, तो अनुमोदन पत्र की एक प्रति संदर्भ के लिए अग्रेषित करे।

4.2. एमबीपीटी ने हमारे प्रश्नों के उत्तर में, हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचनाएं/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं। अतिरिक्त सूचनाओं/स्पष्टीकरणों का संक्षिप्त रूप निम्नानुसार है :

- (i) एमबीपीटी ने यह माना है कि प्रारम्भिक शुल्क दस वर्ष की अवधि में फैला हुआ होगा। दस वर्ष की अवधि में फैली हुई 50 लाख रुपये की राशि का 8% प्रतिवर्ष की (ब्याज) दर से वर्तमान वार्षिक मान रु. 7,45,147.50 होता है। इस आधार पर 19 भूखण्डों का 8% प्रतिवर्ष की दर से 10 वर्ष में प्रारम्भिक शुल्क 1.42 करोड़ रुपये होता है।
- (ii) 20 रुपये प्रति व.मी. प्रति माह का लाइसेंस शुल्क, बोट-हार्ड्स के पड़ोस में-जिन पर पोत तोड़े जाएंगे, भंडारण के लिए खुली जगह का उपयोग करने के लिए डॉक्स स्केल ऑफ रेट्स में दिए लाइसेंस शुल्क के अनुसार प्रस्तावित है। बंदरों के क्षेत्र में भूमि के मूल्य और खुली जगह किराए पर देने के बाजार भाव की तुलना में यह दर तो नाममात्र की है।
- (iii) पोत तोड़क प्रभार बोट-हार्ड्स का उपयोग करने के लिए लगाए गए हैं। रु. 20 प्रति व.मी. प्रति माह का लाइसेंस शुल्क बंदरगाह और बोट हार्ड से सटी खुली जगह किराए पर देने के लिए है। दो भिन्न-भिन्न क्षेत्रों के लिए ये दो भिन्न-भिन्न दरें हैं। ज्वार के समय पोतों को बोट-हार्ड्स पर किनारे लगाया जाता है और उसके बाद ही पोत तोड़क गतिविधियाँ आरम्भ हो जाती हैं। पोत तोड़क प्रभार बोट-हार्ड्स का उपयोग करने के लिए है जबकि लाइसेंस शुल्क सागरतट क्षेत्र और बोट हार्ड से सटी खुली जगह का उपयोग करने के लिए है।
- (iv) एमबीपीटी ने बोट हार्ड के निर्माण और अनुरक्षण पर भरपूर राशि खर्च की है। इसलिए योजना में पोत तोड़क प्रभार वसूल करने का और बंदरगाह से सटी हुई खुली जगह के लिए लाइसेंस शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (v) आकलनों का पुनः सत्यापन किया गया था और लागी हुई पूंजी की संगणना में कोई विसंगति नहीं है।

(vi) पोत तोड़ने के लिए भूखण्डों को लाइसेंस पर देने की योजना के लिए सरकार की स्वीकृति अभी तक प्राप्त नहीं हुई है।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार एमबीपीटी के मूल प्रस्ताव और बाद वाले प्रस्ताव की एक-एक प्रति संबंधित पोत उपयोगकर्ताओं, पोत उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को, उनका अभिमत जानने के लिए परिपत्रित की गई थी।

5.2. आईएसएसएसआई से प्राप्त अभिमत एमबीपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में अग्रेषित कर दिया गया है।

6.1. इस प्रकरण में प्राधिकरण के कार्यालय में 31 मार्च 2003 को संयुक्त सुनवाई हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी और आईएसएसएसआई ने अपना-अपना पक्ष रखा।

6.2. संयुक्त सुनवाई में आईएसएसएसआई ने विभिन्न सुझावों से युक्त एक सूची और अलैंग पोत तोड़क यार्ड के डिफाल्टरों को दर्शाने वाली विवरणी प्रस्तुत की थी। विभिन्न सुझावों से युक्त सूची, इसके द्वारा पहले भी प्रस्तुत किए गए बिन्दुओं का दोहराव भर है।

6.3. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सुनिश्चित किया गया था आईएसएसएसआई को सलाह दी गई थी कि वह एमबीपीटी के परामर्श से, अपनी सुझाई हुई दरों के आधार पर राजस्व का विश्लेषण करे ताकि यह दिखाया जा सके कि इसकी दरों से राजस्व भाड़ा स्थिति समर्थ बनेगी या यदि आवश्यक हो तो एक राजस्व यथास्थिति प्राप्त करने के लिए संशोधित दरें सुझाए।

6.4. एमबीपीटी को, 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष की प्रस्तावित कट-ऑफ सीमा का औचित्य सिद्ध करने के लिए पिछले पांच वर्ष में पोत तोड़ने का निष्पादन विवरण प्रस्तुत करने की सलाह दी गई।

7.1. आईएसएसएसआई द्वारा प्रस्तुत राजस्व विश्लेषण एमबीपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में और आईएसएसएसआई द्वारा प्रस्तुत राजस्व आंकड़ों के सत्यापन के लिए भेजा गया था।

7.2. आईएसएसएसआई का राजस्व विश्लेषण और आईएसएसएसआई के राजस्व विश्लेषण पर एमबीपीटी की टिप्पणियाँ नीचे दी गई हैं :-

#### आईएसएसएसआई का राजस्व विश्लेषण

आईएसएसएसआई ने अपनी पिछली प्रस्तुतियों को दोहराया है और कुछ नवीन प्रस्तुतियाँ भी की हैं। इसने कोई संशोधित दरें प्रस्तावित नहीं की हैं। इसके द्वारा की गई ताजा प्रस्तुतियाँ निम्नानुसार हैं :-

- (i) इन भूखण्डों के बेहतर उपयोग का कोई विकल्प नहीं है।
- (ii) लगभग 7000 से 10,000 टन प्रतिवर्ष की दर से पोत तोड़ने वाले केवल 3-4 यूनिट ही हैं।
- (iii) जैसाकि नीचे दिखाया गया है, पिछले कुछ वर्षों से कमाई में निरन्तर गिरावट आती जा रही है :-

1999-2000 रु. 11.00 करोड़

2000-2001 रु. 8.11 करोड़

2001-2002 रु. 6.88 करोड़

2002-2003 रु. 6.00 करोड़

वर्ष 2003-2004 में यह कमाई, और अधिक रु. 4.00 करोड़ तक गिरेगी।

- (iv) एमबीपीटी के राजस्व में, वर्ष 2000-01 (रु. 8.11 करोड़) की तुलना में वर्ष 2002-03 (रु. 6.00 करोड़) तक लगभग 26% गिरावट आई है। इस प्रकार वर्तमान वर्ष 2003-04 में कमाई में रु. 4.00 करोड़ के स्तर तक आने वाली गिरावट को ध्यान में रखते हुए आईएसएसएसआई ने (रु. 325/- प्रति टन से रु. 250/- प्रति टन तक) लगभग 23% की गिरावट मांगी है।

- (v) आईएसएसएसआई ने, कबाड़ के लिए पोतों की उपलब्धता में चढ़ते-उतरते स्तर को ध्यान में रखते हुए तीन वर्षों के वर्ष खण्ड में न्यूनतम प्रतिबद्ध नियत मात्रा को 21,000 टन के स्तर तक कम करने के मामले की सशक्त वकालत की है।

7.3. आईएसएसएसआई की प्रस्तुति पर एमबीपीटी की टिप्पणियाँ नीचे दी गई हैं :-

(i) पिछले वर्षों में अर्जित राजस्व निम्नानुसार है :-

2000-2001	-	रु. 8.11 करोड़
2001-2002	-	रु. 6.88 करोड़
2002-2003	-	रु. 9.24 करोड़
2003-2004	-	रु. 9.00 करोड़ (अनुमानित)

औसत राजस्व रु. 8.07 करोड़ प्रतिवर्ष आता है। प्रस्तावित पोत तोड़क प्रभार रु. 8.16 करोड़ के कुल राजस्व के अर्जन को ध्यान में रखकर परिगणित किया गया है। इस प्रकार रु. 8.16 करोड़ के कुल राजस्व के आधार पर एमबीपीटी द्वारा परिगणित रु. 325/- प्रति एलडीटी की दर यथार्थवादी है और प्रस्तावित पोत तोड़क प्रभार को रु. 325/- प्रति एलडीटी से घटा कर रु. 250/- प्रति एलडीटी करने का एसोसिएशन का सुझाव स्वीकार्य नहीं है।

(ii) (क) पोत तोड़ने वालों का पिछले तीन वर्षों का निष्पादन दर्शाता है कि तीन वर्षों के वर्ष-खंड में 30,000 एलडीटी की नियत मात्रा का लक्ष्य थोड़े अधिक प्रयासों से अधिकतर प्राप्य है। प्रतिबद्ध नियतमात्रा को यथार्थपरक होना ही चाहिए क्योंकि यह कुल राजस्व की आशा बंधाने वाले तत्वों में से एक है। पोत तोड़ने वालों से यह भी अपेक्षा की जाती है कि वे अपने कौशल का उपयोग करें और पोत तोड़क यार्ड में अधिक पोतों को या बड़े पोतों को तोड़ने के लिए लाएं। इसके अतिरिक्त पोत तोड़क प्रभारों की कमाई 1.90 लाख एलडीटी प्रतिवर्ष की कुल नियतमात्रा (10,000 एलडीटी प्रति भूखण्ड की दर से 19 भूखण्डों की मात्रा) को ध्यान में रखकर परिगणित की गई है। यदि न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा को कम करने का एसोसिएशन का अनुरोध मान लिया जाता है तो हो सकता है एमबीपीटी को इस सेवा से अनुमानित आय न हो पाए। इसलिए एसोसिएशन के इस अनुरोध का कोई औचित्य नहीं है और स्वीकार नहीं किया जा सकता।

(ख) नौवहन मंत्रालय ने निदेश दिया है कि यदि 10,000 एलडीटी की न्यूनतम नियतमात्रा प्राप्त नहीं की जाती है तो स्वतः समाप्ति की धारा शामिल की जाए। तदनुसार 10,000 एलडीटी की न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा प्रस्तावित की गई थी।

(iii) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई विवरणियों में से पिछले पांच वर्ष का निष्पादन विवरण नीचे दिया गया है :-

वर्ष	कुल पोत तोड़क	तोड़ गए कुल एलडीटी	उन पोत तोड़कों की संख्या जिन्होंने 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष या इससे अधिक का लक्ष्य पाया	उन पोत तोड़कों की संख्या जिन्होंने 8000 से 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष का लक्ष्य प्राप्त किया
1998-1999	22	1,89,371.81	8	1
1999-2000	19	1,67,010.14	7	5
2000-2001	25	1,92,563.10	9	2
2001-2002	25	1,97,016.66	8	2
2002-2003	35	1,72,805.74	3	3

(iv) बाली दस्तावेजों के निबंधनों और शर्तों के अनुसार लाइसेंसधारकों द्वारा सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता है। लागू होने की अवधि में एमबीपीटी को पोत तोड़क गतिविधियों में किसी प्रकार की प्रशासनिक भूमिका निभाहने की आवश्यकता न पड़े। एसोसिएशन लाइसेंसधारकों से, उनकी कमाई में से धन इकट्ठा करने की व्यवस्था करे और पोत तोड़क भूखण्डों के अनुरक्षण और विनिर्दिष्ट समय-सीमा में सामान्य सुविधाएं प्रदान करने के लिए एक कोष का निर्माण करे।

7.4. आईएसएसएसआई ने एमबीपीटी के साथ मिलकर पुनः जांच पड़ताल की और इस बात की पुष्टि की कि विनियम वर्ष 2002-2003 में वास्तविक कमाई रु. 9.24 करोड़ ही हुई थी। बाद में, आईएसएसएसआई ने सूचित किया कि वर्ष 2002-03 में आय का रु. 9.24 करोड़ का आंकड़ा भ्रामक है और इस प्राधिकरण से अनुरोध किया कि वह एमबीपीटी से इस आंकड़े की पुष्टि प्राप्त करे। पुष्टि करने के लिए कहा जाने पर एमबीपीटी ने बताया कि वर्ष 1998-99 से 2001-2002 तक के, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए आंकड़े लेखा-परीक्षा किए गए अथवा के अनुसार हैं और वर्ष 2002-03 में आय के आंकड़े एमबीपीटी के लेखा में 31 मार्च 2003 तक दर्ज वास्तविक राजस्व के अनुसार हैं। एमबीपीटी ने मुख्य रूप से आय और तोड़े गए पोतों की मात्रा के बीच भिन्नता के लिए कारण भी स्पष्ट किया है कि यह प्रभार वसूल करने

की वर्तमान प्रणाली के परिणामस्वरूप है जो पोत तोड़ने के लिए लगे समय और विनियमित समय से अधिक समय तक ठहरने पर निर्भर करती है।

8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों का संक्षिप्तरूप और सम्बद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों (की प्रतियाँ) संबंधित पक्षों को अलग से भेजी जाएंगी। यह विवरण हमारे वेब साइट-  
www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होगा।

9. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान इकट्ठी की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) एमबीपीटी में पोत-तोड़क गतिविधि, इस समय विनिर्दिष्ट भूखण्डों पर सामान्य उपयोगकर्ता आधार पर चलाई जाती है। एमबीपीटी, प्रमुख रूप से संबंधित सुविधाओं में निवेश को प्रेरित करने के लिए, पोत तोड़क भूखण्डों को अलग-अलग पोत तोड़कों को लाइसेंस पर देने की योजना आरम्भ करना चाहता है। सामान्य उपयोगकर्ता सुविधा से प्रस्तावित लाइसेंस प्रदान करने वाली योजना में परिवर्तन करने की नीति एमबीपीटी का विषय है और प्राधिकरण की ओर से इस नीति के प्रति किसी प्रकार के समर्थन की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह एक प्रचालनीय विषय है। इस प्राधिकरण के समक्ष यह विषय वह प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है जिसके अधीन प्रस्तावित योजना चलेगी। एमबीपीटी ने सूचित किया है कि सरकार द्वारा योजना को अभी अनुमोदन प्रदान नहीं किया गया है और इस संदर्भ में यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा दरों को प्रदत्त अनुमोदन का अर्थ, स्वयं योजना को अनुमोदन नहीं माना जा सकता। दूसरे शब्दों में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें केवल तभी प्रचालित होंगी जब यह प्रस्तावित योजना सक्षम प्राधिकारी / नौवहन मंत्रालय के अनुमोदन से कार्यान्वित होगी।
- (ii) आईएसएसएसएसआई ने, प्रस्तावित योजना में सन्निहित कुछ आबंटन शर्तों पर कुछ आपत्तियाँ उठाई हैं। जैसाकि पहले भी बताया जा चुका है, भूखण्ड का आबंटन करने और लाइसेंस प्रदान करने का विषय पत्तन न्यास द्वारा निर्णित किया जाना है। प्रस्तावित योजना के संबंध में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए ये विषय प्रासंगिक नहीं हैं।
- (iii) एमबीपीटी ने आईएसएसएसएसआई द्वारा दिए गए कुछ सुझावों को स्वीकार कर और अपने प्रस्ताव में संशोधन करके बहुत अच्छा किया है। अपने संशोधित प्रस्ताव में एमबीपीटी ने न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा पूरी करने के लिए तीन वर्षों के वर्ष खण्ड को गिनने और कुछ शर्तों को पूरा करने पर भूखण्डों के अन्तरण का भी प्रस्ताव किया है। इन संशोधनों का आईएसएसएसएसआई ने भी स्वागत किया है और इसीलिए इन्हें अपना अनुमोदन प्रदान करने में इस प्राधिकरण को कोई दुविधा नहीं है।
- (iv) प्रस्तावित योजना के अन्तर्गत एक लाइसेंसधारक को एक मुश्त प्रारम्भिक शुल्क के अलावा एलडीटी आधार पर पोत तोड़क प्रभार और आबंटित क्षेत्रफल के लिए मासिक लाइसेंस शुल्क का भी भुगतान करना होगा। पोत तोड़ने की गतिविधि के लिए अपना सागरतट क्षेत्र और उसके साथ भंडारण क्षेत्र किराए पर देने के अलावा एमबीपीटी पोत तोड़ने के लिए लाइसेंसयुक्त भूखण्डों में कोई और प्रत्यक्ष सेवा प्रदान नहीं करता। एमबीपीटी ने तथापि यह स्पष्ट किया है कि पोत तोड़क प्रभार बोट-हार्ड्स के लिए है जबकि मासिक लाइसेंस शुल्क भंडारण क्षेत्र का उपयोग करने के लिए है। जैसाकि उपयोगकर्ता के लिए वित्तीय सरोकार अधिक प्रासंगिक है और न्यूनाधिक ऐसी ही दर-रचना का अलग में भी, जो प्रमुख पोत तोड़क यादों में से एक है, अनुपालन किया जाता है, यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर रचना को अनुमोदन प्रदान करने की इच्छुक है। उल्लेखनीय रूप से, आईएसएसएसएसआई ने भी एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर-रचना के प्रति अपनी कोई आपत्ति दर्ज नहीं की है, इसने प्रस्तावित दरों में केवल कमी करने की मांग की है।
- (v) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रारम्भिक शुल्क के लिए 50 लाख रुपये के आरक्षित मूल्य के प्रति आईएसएसएसएसआई ने कोई आपत्ति नहीं की है। विवाद का मुख्य क्षेत्र पोत तोड़क प्रभार, लाइसेंस-शुल्क और न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा से संबंधित है।
- (vi) एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरों के लिए अवयवों का औचित्य सिद्ध करने के लिए कोई पृथक लागत विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरों की गणना, वर्तमान समय में हो रहे राजस्व अर्जन के संदर्भ में, राजस्व यथास्थिति बनाए रखने की दृष्टि से की है जबकि सुविधा का प्रचालन सामान्य उपयोगकर्ता के आधार पर होता है। तथापि आईएसएसएसएसआई ने पिछले चार वर्षों में पोत तोड़क गतिविधि से मिलने वाले राजस्व में आती जा रही गिरावट का उद्धरण देते हुए प्रस्तावित दरों में कमी करने के लिए तर्क दिए। किन्तु एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए राजस्व आँकड़े आईएसएसएसएसआई के दावे का समर्थन नहीं करते। उल्लेखनीय रूप से, एमबीपीटी ने, यहाँ तक कि दूसरी बार भी, स्वयं अपने द्वारा प्रस्तुत किए गए आँकड़ों की पुष्टि की है। इस पृष्ठभूमि में, एमबीपीटी द्वारा अपने वास्तविक संग्रह के

रूप में प्रमाणित आंकड़ों को स्वीकार न करने का कोई सशक्त कारण नहीं है। एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए आंकड़ों के आधार पर एमबीपीटी का औसत वार्षिक राजस्व 8.07 करोड़ रुपये आता है। इसके समक्ष, एमबीपीटी ने 8.16 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष के राजस्व का लक्ष्य रखा है। प्रस्तावित दरों की गणना राजस्व के इस लक्ष्य को प्राप्त करने की दृष्टि से की गई है, इसलिए इन दरों को असंगत नहीं कहा जा सकता। अधिक महत्व की बात तो यह है कि अब निर्धारित की गई दरें, लाइसेंस की अवधि 10 वर्षों में अपरिवर्तित रहने का प्रस्ताव है। इस परिप्रेक्ष्य में विचार करने पर भी प्रस्तावित दरें युक्तियुक्त पाई गई हैं और यथोचित रूप से अनुमोदित कर दी गई हैं। यद्यपि अलंग की दर-रचना एमबीपीटी में भी अपनाई जा सकती है, इसके साथ ही यह भी मानना होगा कि इन दो स्थानों पर प्रचालन के पैमाने में उल्लेखनीय भिन्नता को देखते हुए इन दरों को ज्यों का त्यों नहीं अपनाया जा सकता।

(vii) पोत-तोड़क भूखण्डों को लाइसेंस पर देने के लिए एमबीपीटी द्वारा अपनाए जाने के लिए प्रस्तावित मॉडल, बंदरगाहों की भूमि पट्टे पर देने के लिए सरकार द्वारा जारी की गई मार्गदर्शी से थोड़ा-सा भिन्न है। एमबीपीटी ने यह स्पष्ट करने की इच्छा व्यक्त की है कि सरकार द्वारा जारी मार्गदर्शी पोत तोड़क यादों को दस वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस पर देने के संदर्भ में पूरी तरह प्रासंगिक नहीं है। जैसाकि प्रस्तावित दरों पर राजस्व की यथास्थिति बनाए रखने हेतु अनुमोदन के लिए विचार किया जा रहा है, संभवतः इस मुद्दे की और अधिक छानबीन करने की आवश्यकता नहीं है। किसी भी हालत में, इस योजना को सरकार द्वारा अन्ततोगत्वा अनुमोदन प्रदान किया जाएगा और यदि भूमि के आबंटन के संबंध में, सरकार द्वारा सुझाए गए कोई संशोधन होंगे तो एमबीपीटी निर्धारित दरों में संशोधन के लिए प्राधिकरण के पास आ सकता है।

(viii) एमबीपीटी द्वारा निर्धारित 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष की न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा स्तर का आईएसएसएसआई द्वारा प्रबल विरोध किया गया है। वास्तव में, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया निष्पादन विवरण यह दिखाता है कि ऐसे अलग-अलग पोत तोड़क अल्प संख्या में हैं जिन्होंने 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष की दर से पोत तोड़े हैं। यदि यह मान भी लिया जाए कि एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया विवरण भूखण्डवार कार्य-निष्पादन को उद्घाटित नहीं करता, तब भी न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा को यथोचित रूप से प्राप्य स्तर तक निर्धारित करने की आवश्यकता को तो नज़रअंदाज किया ही नहीं जा सकता। आईएसएसएसआई द्वारा प्रस्तुत अलंग में डिफाल्टरों से संबंधित सांख्यिकीय विवरण आंखें खोल देने वाला है। यह ध्यान देने योग्य है कि ऐसा कार्य-निष्पादन लक्ष्य प्राप्त करना बहुत से पोत तोड़कों के लिए वहां भी संभव नहीं है जहां कार्य व्यापार की मात्रा उल्लेखनीय रूप से बहुत अधिक है। जहां यह संभव हो सकता है कि सभी लाइसेंस-धारक 10,000 एलडीटी से अधिक का लक्ष्य प्राप्त कर लें, वहीं न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा का इतना ऊंचा स्तर निवेश आकर्षित करने के मार्ग में बाधक भी बन सकता है।

आईएसएसएसआई ने न्यूनतम गारंटी के रूप में 7000 एलडीटी (या 3 वर्ष के खंड में 21000 एलडीटी) के स्तर का प्रस्ताव किया है। इस बात की औचित्यपूर्ण ढंग से अपेक्षा की जा सकती है कि बेहतर सुविधाएँ मिलने से व्यापारिक बढ़वार को प्रोत्साहन मिलेगा। इसलिए 10 वर्ष की लाइसेंस अवधि के दौरान निम्नानुसार तीन अलग-अलग चरणों में न्यूनतम गारंटी नियतमात्रा के स्तर निर्धारित करना तर्कपूर्ण होगा :-

पहले वर्ष से तीसरे वर्ष तक	-	7000 एलडीटी प्रति वर्ष या पहले तीन वर्षों के वर्ष खंड में 21000 एलडीटी
चौथे वर्ष से छठे वर्ष तक	-	8000 एलडीटी प्रति वर्ष या तीन वर्षों के दूसरे वर्ष खंड में 24000 एलडीटी
सातवें वर्ष से दसवें वर्ष तक	-	10,000 एलडीटी प्रति वर्ष या इस वर्ष खंड में 40,000 एलडीटी

एमबीपीटी का तर्क यह है कि न्यूनतम गारंटी नियतमात्रा में परिवर्तन उस राजस्व मॉडल पर प्रतिकूल प्रभाव डालेगा जिस पर विचार करके दरें तय की गई हैं। इसके साथ ही यह आशंका भी जुड़ी है कि सभी लाइसेंसधारक केवल न्यूनतम गारंटीड स्तर तक पोत तोड़ेंगे। राजस्व मॉडल में 1.9 लाख एलडीटी की गणना की गई है। गत वर्षों में भी, एमबीपीटी में लगभग इतनी ही मात्रा में पोत तोड़े जाते रहे हैं और उसकी अपनी स्वीकारोक्ति में, एमबीपीटी ने, भविष्य में, थोड़े से अधिक प्रयास से इस मात्रा में वृद्धि की अपेक्षा की है। वैसा होते हुए, न्यूनतम गारंटी नियतमात्रा स्तर को नीचे लाने पर विचारित राजस्व मॉडल पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि राजस्व मॉडल तो यातायात पूर्वानुमानों पर निर्भर करता देखा गया है। इसके विपरीत, जो लोग व्यापार का विकास कर रहे हैं, वे उस दंड से बच जाएंगे जो उन्हें तब देना पड़ेगा, जब



- न्यूनतम गारंटी नियतमात्रा बहुत ऊंची निर्धारित की जाएगी। वास्तव में, बहुत अधिक लोग ऐसे नहीं हैं जो आज 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष की नियतमात्रा का लक्ष्य प्राप्त कर रहे हैं।
- (ix) एमबीपीटी ने 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष से अधिक मात्रा पर, पोत तोड़क प्रभार के भुगतान में छूट की अनुमति प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। 10,000 एलडीटी की कट ऑफ सीमा 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष के प्रस्तावित न्यूनतम गारंटीड नियतमात्रा स्तर के अनुरूप ही प्रस्तावित की गई है। एक मांग यह भी हो सकती है कि न्यूनतम गारंटीड नियतमात्रा स्तर में संशोधन करने के साथ-साथ कट-ऑफ स्तर भी कम किया जाए। यदि इस प्रकार की मांग स्वीकार कर ली गई तो विचारित राजस्व मॉडल में परिवर्तन होगा और इसके फलस्वरूप राजस्व की यथास्थिति प्राप्त करने के लिए पोत तोड़क प्रभार और लाइसेंस शुल्क की आधार दरों में वृद्धिकारी संशोधन करना पड़ेगा। निर्धारित न्यूनतम गारंटीड नियतमात्रा स्तर की चिंता किए बिना छूट का कट-ऑफ स्तर 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष ही रहेगा।
- (x) एमबीपीटी ने उन जहाजों को तोड़ने पर अतिरिक्त प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है जो जहाज संबंधित भूखण्ड के लाइसेंसधारक के नहीं होंगे। एमबीपीटी का यह प्रस्ताव तार्किक लगा है और अनुमोदित किया जाता है। इसी प्रकार, लाइसेंस की अवधि के भीतर भूखण्डों के अंतराण के लिए प्रस्तावित शुल्क को भी अनुमोदन प्रदान किया जाता है।
- (xi) आईएसएसएसआई ने मांग की है कि प्रारम्भिक शुल्क के रूप में एकत्रित धन में से 20% पोत तोड़क यार्ड में लाइसेंसधारकों द्वारा सामान्य उपयोग हेतु कुछ हांगागत सुविधाओं के विकास के लिए सुनिश्चित कर दिया जाए। इस तथ्य के बावजूद कि अपने आधार मूल्य के अनुसार समग्र प्रारंभिक शुल्क प्रस्तावित दरों के अभिकलन में बंटा हुआ है, ऐसी कोई भी कार्यवाई प्रस्तावित योजना के, जिसका उद्देश्य पोत तोड़क गतिविधियों में निजी क्षेत्र के निवेश को प्रोत्साहित करना है, अनुरूप नहीं है। जैसाकि इस प्रकरण में राजस्व का यथास्थिति मॉडल अपनाया गया है, ऐसी अपेक्षा है कि एमबीपीटी सड़क, जल, प्रकाश आदि हांगागत सुविधाएँ, जिनके बारे में बताया जाता है कि अब भी दी जाती हैं, प्रदान करता रहेगा।
- (xii) यह प्राधिकरण एमबीपीटी के बंदरों में पोत-तोड़क प्रभारों को पहले ही अनुमोदित कर चुका है। अब अनुमोदित दरों के बारे में यह नहीं समझा जाना चाहिए कि इन दरों ने पहले निर्धारित दरों का अधिक्रमण किया है; पहले निर्धारित दरें तब तक लागू की जाती रहेंगी जब तक भूखण्ड सामान्य उपयोगकर्ता आधार पर प्रचालित किए जाते हैं और इस समय निर्धारित की गई दरें केवल तभी लागू की जाएंगी जब पोत तोड़क भूखण्ड पोत तोड़कों को 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस पर दिए जाएंगे।

10. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों की वजह से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण मुंबई पत्तन न्यास के स्केल ऑफ रेट्स में, अनुलग्नक-I में दर्शाए अनुसार संशोधनों को अनुमोदन प्रदान करता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/03/(असा.)]

### अनुलग्नक -I

#### बंदरों में एमबीपीटी के स्केल ऑफ रेट में संशोधन

**खंड-III की मद सं. 1 में निम्नलिखित प्रावधान डाले जाते हैं - पत्तन न्यास के बंदरों में पोत तोड़ने, पोतों के निर्माण और मरम्मत के लिए प्रभार :**

- (ख) पत्तन न्यास के हाडों / भूखण्डों पर लाइसेंसधारकों द्वारा पोत तोड़े जाने के संबंध में वसूली के लिए प्रभार निम्नानुसार होंगे :
- (1) लाइसेंसयुक्त भूखण्ड के सम्पूर्ण क्षेत्र के लिए रु. 20/- प्रति व.मी. प्रति माह की दर से लाइसेंस शुल्क, अग्रिम रूप से प्रति तिमाही देय होगा।
  - (2) रु. 325/-पोत के प्रति एलडीटी की दर से पोत तोड़क प्रभार, पोत को तट पर लाने से पहले देय होगा।
  - (3) लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंसयुक्त भूखण्ड पर अन्यो के पोत तोड़ने के लिए ऊपर (2) पर भुगतान योग्य प्रभारों के अलावा रु. 80/- पोत के प्रति एलडीटी की दर से अतिरिक्त शुल्क पोत को तट पर लाने से पहले देय होगा।

- (4) लाइसेंसधारक को 10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष प्रति भूखंड से अधिक टनेज तोड़ने पर, ऊपर (2) पर देय पोत तोड़क प्रभारों के भुगतान में 20% की छूट उपलब्ध होगी।
- (5) लाइसेंसधारक एकमुश्त अप्रतिदेय प्रारम्भिक शुल्क का भुगतान करेगा। आरक्षित मूल्य 50 लाख रुपये प्रति भूखण्ड होगा।

**टिप्पणियाँ :-**

- (i) अवधि :- पोत तोड़ने के लिए यह लाइसेंस, इस शर्त के अधीन इसके जारी होने की तिथि से 10 वर्ष के लिए प्रदान किया जाएगा कि यदि लाइसेंस की अवधि समाप्त होने से पहले तीन माह के भीतर वह पुनः नवीकृत नहीं कर दिया जाता तो अवधि के अंत में एमबीपीटी द्वारा किसी अन्य कार्रवाई के बिना भी अपने आप समाप्त हो जाएगा। इस पूरी अवधि में भूखण्ड का स्वामित्व एमबीपीटी के पास ही रहेगा।
- (ii) पोत तोड़ने की गतिविधि के लिए भूखण्ड का तीसरे पक्ष को शेष लाइसेंस अवधि के लिए अन्तरण पर विचार, लाइसेंस की तिथि से तीन वर्ष बाद एक लाख रुपये प्रति वर्ष या उसके भाग के लिए निर्धारित अंतरण शुल्क के भुगतान पर किया जाएगा।
- (iii) सामान्य रूप से लाइसेंसधारक उसके अपने ही पोत तोड़गा। फिर भी, यदि वह ऐसे पोत तोड़ने का काम हाथ में लेता है जो स्वयं उसके नहीं है तो रु. 80/- प्रति एलडीटी की दर से अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।
- (iv) पोत तोड़कों से यह अपेक्षा है कि वे ऊपर बताया गया लाइसेंस शुल्क प्रति तिमाही अग्रिम रूप से अदा करें और पोत तोड़क प्रभार पोत को तट पर लाने से पहले अदा कर दें। समय पर भुगतान न कर पाने पर समय-समय पर लागू ब्याज लग जाएगा।
- (v) उपरोक्त के अतिरिक्त लाइसेंसधारक सेवाकर, चुंगीकर और सांविधिक प्राधिकरणों को देय अन्य सांविधिक देयताओं का भी भुगतान करेगा।
- (vi) लाइसेंसधारक निम्नानुसार न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा का लक्ष्य प्राप्त करेगा :

लाइसेंस के पहले वर्ष से तीसरे वर्ष तक	-	7000 एलडीटी प्रतिवर्ष प्रति भूखण्ड या तीन वर्षों के इस वर्ष खंड में 21,000 एलडीटी प्रति भूखण्ड
लाइसेंस के चौथे वर्ष से छठे वर्ष तक	-	8000 एलडीटी प्रतिवर्ष प्रति भूखण्ड या तीन वर्षों के इस वर्ष खंड के भीतर 24000 एलडीटी प्रति भूखंड
लाइसेंस के सातवें वर्ष से दसवें वर्ष तक	-	10,000 एलडीटी प्रतिवर्ष प्रति भूखंड या चार वर्षों के इस वर्ष खंड में 40,000 एलडीटी प्रति भूखंड

यदि लाइसेंसधारक यह गारंटीड स्तर प्राप्त करने में असफल रहता है तो उसे न्यूनतम प्रतिबद्ध नियतमात्रा में कमी के लिए खंड वर्ष की समाप्ति के बाद एक माह के भीतर, पोत तोड़क प्रभार का भुगतान करना होगा, ऐसा न कर पाने पर लाइसेंस समाप्त कर दिया जाएगा।

\*\*\*\*\*

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

**NOTIFICATION**

Mumbai, the 26th May, 2003

**No. TAMP/16/2002-MBPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Mumbai Port Trust for fixing charges relating to licensing of plots for ship breaking facilities as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/16/2002 - MBPT****The Mumbai Port Trust****Applicant****ORDER**

(Passed on this 6th day of May 2003)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixing charges relating to licensing of plots for ship breaking facilities at Lakri Bunder (South) and Powder Works Bunder.

2.1. The MBPT had initially submitted a proposal which consisted of two components – (i) proposal to change the unit of levy of ship breaking charges under a 'Common User' facility from the GRT to LDT basis; and, (ii) proposal to fix charges for licensing of the ship breaking plots.

2.2. This Authority approved Part-I of the proposal about change in the unit of levying ship breaking charges vide its Order passed on 12 August 2002 and ordered that Part-II of the proposal would be taken up when the MBPT submits a comprehensive proposal after obtaining the approval of the Government to the licencing Scheme which must, *inter alia*, include the conditionalities governing application of the relevant tariff.

3.1. In response to the Order, the MBPT has submitted the proposal as sanctioned by their Board of Trustees for the scheme with certain modifications based on the Government's observation alongwith conditionalities governing the scheme and the statistical information in the prescribed formats.

3.2. The salient features of the proposed scheme for licensing plots for ship breaking are summarised as follows:

- (i). The allotment of 19 plots for ship-breaking activities will be done in two categories:
  - (a). Category 'A' for the regular / existing ship-breakers of Mumbai Port; and,
  - (b). Category 'B' which shall be open for all ship breakers subject to fulfillment of the criteria prescribed.
- (ii).
  - (a). The 12 plots at Lakri Bunder (South) will be reserved for Category 'A'. The competitive bidding in this category shall be invited only from regular / existing ship-breakers who have broken minimum 10,000 GRT during last three financial years (1999-2002) at the Mumbai Port.
  - (b). The criteria proposed for the Category 'B' is that the applicant must have 3 years of experience in ship-breaking industry; and, should have broken minimum of 10,000 GRT or should enter into a management contract with another ship-breaker who meets the minimum prescribed experience criteria subject to their forming registered firm or company on allotment of the plot within a period of six weeks.
- (iii). The basis for allotment of plot has been proposed as follows:
  - (a). In case, some plots from Category 'A' remain unallotted, the same will be included in the Category 'B' for allotment.
  - (b). The basis of allotment of plot in both categories will be in terms of the highest upfront fee offered.
  - (c). The parties can bid for more than one plot. A maximum of two plots shall be allotted to one ship-breaker under Category 'A'.

(d). All the other conditions shall remain the same for both categories.

- (iv). Non-refundable upfront fee of minimum Rs. 50 lakhs is proposed to be collected from a licensee for allotment of the plot. The basis of acceptance of offer will be the upfront fee quoted over and above the minimum prescribed amount.
- (v). It is proposed to grant the license for a period of 10 years subject to a condition that it shall automatically come to an end without any further action by the MBPT, unless the licence is renewed within three months prior to the date of expiry of the licence period.
- (vi). A minimum committed throughput of 10,000 GRT per year is to be achieved. In case of shortfall if any, the committed throughput of 10,000 GRT per year shall be made up during the following years subject to achieving 30,000 GRT in a block of three years. In case of failure to achieve this target in a block of three years, the licensee shall pay ship breaking charges for the shortfall, failing which the licence shall be liable for termination.

3.3. The MBPT has sought approval of this Authority to the following rates leviable under the licensing scheme with associated conditionalities:

- (i). A license fee of Rs.20 per sq. mtr. per month for the entire area of the licensed plot which is payable quarterly in advance.
- (ii). Ship-breaking charge at the rate of Rs. 325/- per LDT of the ship which is payable before beaching of the ship.
- (iii). For others vessels broken by the Licensee at the licensed plots, an additional fee of Rs. 80/- per LDT will be levied before beaching of the ship.
- (iv). A discount of 20% will be offered to the Licensee in the ship-breaking charges payable as at (ii) above, for the excess tonnage broken above 10,000 LDT per year.

3.4 The proposed conditionalities governing the tariff for the scheme for licensing of plots are given below:

- (i). Tenure: License for ship breaking shall be granted for a period of 10 years from the date of issue of the license subject to the condition that upon expiry of the aforesaid period, the license shall automatically come to an end without any further action by the MBPT, unless the license is renewed within three months prior to the date of expiry of the license period. The ownership of the plot shall throughout remain the MBPT.
- (ii). Licensee shall pay one time non refundable upfront fee. The base price has been fixed as Rs.50 lakhs.
- (iii). Transfer of plot to third party for the purpose of ship breaking activity shall be considered after a period of three years from the date of license on payment of prescribed transfer fee of Rupees one lakh per year or part thereof for the balance license period.
- (iv). Normally a licensee will break his own ships. However, in case he desires to undertake breaking of ships not owned by him additional charge will be levied @ Rs.80 per LDT.
- (v). The Shipbreakers shall be required to pay license fees referred above quarterly in advance and the ship breaking charges, before beaching of ship. Failure to pay will attract interest applicable from time to time.
- (vi). In addition to the above, the licensee shall pay service tax, octroi and any other statutory levies payable to the statutory authorities.

- (vii). Licensee shall achieve a minimum committed throughput of 10,000 LDT per year. In case of shortfall, if any, the same shall be made up during the following years subject to achieving 30,000 LDT in a block of first three years. In case of failure to achieve this target the licensee shall pay ship breaking charges for the shortfall in committed throughput within one month of expiry of the three years block, failing which the licensee shall stand terminated.
- (viii). Discount of 20% in ship breaking charges will be given to induce higher productivity if a ship breaker achieves throughput above the minimum committed level of 10,000 LDT per year. Discount will be available for the tonnage over and above the minimum prescribed throughput.

3.5. The proposal of the MBPT was initially approved by its Board of Trustees on 11 December 2001; the proposal was again approved on 11 September 2002 to include with certain modifications based on the Government's observations. The modifications, subsequently effected, pertain to the relevant period for experience criteria and compensation for shortfall in the committed throughput. These modifications have been incorporated in the salient features of the scheme at paragraph 3.2.(ii) (a) and 3.2.(vi) respectively.

3.6. It is relevant to mention here that the MBPT has proposed the rates for the licensing of plots with a view to match the revenue of Rs.8.11 crore earned during the financial year 2000-01. For the purpose of fixing charges to be levied on the plots under the scheme the revenue earned on all the 19 ship breaking plots in 2000-01 has been considered and the MBPT proposed to retain the level of revenue at Rs.8.11 crore per annum. Accordingly, the ship breaking charges at Rs.325/- per LDT and licence fee at Rs.20/- per sq. mtr. per month have been proposed by the MBPT.

4.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested to furnish additional information / clarifications on the following points:

- (i). The minimum upfront fee of Rs.50 lakhs per plot proposed is non-refundable one. While the revenue / cost statement reckons with interest on the upfront payment, the treatment given to the principal amount is not clear;
- (ii). The licence fee of Rs.20/- per sq. mtr. per month is proposed based on the rate prescribed in the Docks Scale of Rates for storage of cargo. The rationale behind adopting the rate applicable for storage of cargo as licence fee for plots in the waterfront needs clarification.
- (iii). It is presumed that a licensee will carry out ship breaking activity by arranging his own labour and equipment; and, the MBPT will not render any service required for breaking of ships in these plots other than licensing its waterfront and back-up land required for this activity. In this backdrop, the proposal to charge a separate fee for ship breaking, in addition to levy of licence fee for the area leased needs justification
- (iv). There appears to be certain calculation errors in estimation of minimum annual earning on account of upfront fee and discrepancy in computation of capital employed and consequently the return on capital employed.
- (v). The MBPT to confirm whether the approval of the Central Government for the Scheme of Licensing for ship breaking plots and, if so, forward a copy of the approval for reference.

4.2. The MBPT has furnished additional information / clarifications sought by us in response to our queries. The additional information/clarifications are summarised below.

- (i). The MBPT has assumed that the upfront fees will be spread over a period of ten years. The yearly present value of the amount of Rs.50 lakh at 8% p.a. spread over a period of 10 years comes to Rs.7,45,147.50. On this basis, the upfront fees for 19 plots at 8% p.a. for 10 years works out to Rs.1.42 crore.

- (ii). The license fees at Rs.20 per sq. mt. per month is proposed in accordance with Docks Scale of Rates providing for License Storage fees for use of open yard adjacent to the Boat Hards on which ships will be broken. The rate is very nominal as compared to the market rate for Bunders area based on land value and renting out the open space.
- (iii). Ship breaking charges are levied for using Boat Hard. The license fee of Rs.20/- is for letting out the open land adjacent to the basin and the Boat Hard. These are two different rates for two different areas. During high tide ships are beached on the Boat hards and the ship breaking activity starts thereafter. Ship breaking charge is for using Boat Hard whereas license fee is for using open space adjacent to the basin and the Boat Hard.
- (iv). MBPT has spent significant amount for the construction and maintenance of Boat Hard. Therefore, the scheme proposes to charge ship breaking charges and also for license fee for the open area adjacent to the basin.
- (v). The estimates were re-verified and there is no discrepancy in computation of capital employed.
- (vi). The sanction of the Government to the scheme for licensing of ship breaking plots is not yet received.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the original as well as the subsequent proposal of the MBPT was circulated to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

5.2. The comments received from the ISSAI was forwarded to the MBPT as feed back information.

6.1. A joint hearing in this case was held on 31 March 2003 at the office of the Authority. At the joint hearing, the MBPT and the ISSAI have made their submissions.

6.2. At the joint hearing the ISSAI submitted a list containing various suggestions and a statement showing defaulters at Alang Ship breaking yard. The list containing various suggestions are reiteration of the points made by it earlier.

6.3. As decided at the joint hearing, the ISSAI was advised to carry out a revenue analysis based on its suggested rates in consultation with the MBPT to show that its proposed rates will enable a revenue rental position or indicate revised rates, if necessary, to achieve a revenue neutral position.

6.4. The MBPT was advised to furnish the performance details of ship breaking for the last five years to justify the proposed cut-off limit of 10,000 LDT per annum.

7.1. The revenue analysis submitted by the ISSAI was sent to the MBPT as feed back information and for verification of the revenue figures furnished by the ISSAI.

7.2. The revenue analysis of the ISSAI and the comments of the MBPT on the revenue analysis of the ISSAI are furnished below:

#### Revenue analysis of the ISSAI

The ISSAI, has reiterated their submission made earlier and also made certain fresh submission. It has not proposed any revised rates. The fresh submissions made by them are as follows:

- (i). There is no alternative for better utilisation of these plots.
- (ii). Only 3 – 4 units are breaking ships at the rate of about 7000 to 10,000 tonnes annually.

- (iii). The earnings have been steadily declining over the years as shown below:

1999-2000	-	Rs.11.00 crore
2000-2001	-	Rs.8.11 crore
2001-2002	-	Rs.6.88 crore
2002-2003	-	Rs. 6.00 crore

In 2003-04 the earnings will further fall to Rs.4.00 crore.

- (iv). There is a reduction of about 26% in the revenue of the MBPT from the year 2000-01 (Rs.8.11 crore) to about Rs.6.00 crore in the year 2002-03. Thus, the ISSAI has sought a reduction of about 23% (from Rs.325 per tonnes to Rs.250 per tonne) considering the prospect of further fall in earnings to around Rs.4 crore annually in future.
- (v). The ISSAI has strongly argued the case of reducing the minimum committed throughput to the level of 21,000 tonnes for a block of three years due to fluctuating levels of availability of ships for scrapping.

7.3. The MBPT's comments on the submission of the ISSAI are furnished below:

- (i). The revenue earned in the previous years are as follows:

2000-2001	-	Rs.8.11 crore
2001-2002	-	Rs.6.88 crore
2002-2003	-	Rs.9.24 crore
2003-2004	-	Rs.9.00 crore (estimated)

The average revenue earned works out to Rs.8.07 crore per annum. The proposed ship breaking charges have been worked out to generate a total revenue of Rs.8.16 crore. Thus the rate of Rs.325 per LDT worked out by the MBPT based on a revenue of Rs.8.16 crore is realistic and the Association's suggestion to reduce the proposed ship breaking charges from Rs.325 per LDT to Rs.250 per LDT is not acceptable.

- (ii). (a). The last three years performance of the ship breakers shows that throughput of 30,000 LDT in a block of three years is mostly achievable with a little more effort. The committed throughput has to be realistic as this is one of the elements to optimise the total revenue. It is also expected of the ship breakers to use their expertise and bring in more ships or bigger ships to be broken at the ship breaking yard. Moreover the earnings of ship breaking charges have been worked out considering the total throughput of 1.90 lakhs LDT in a year (19 plots @ 10,000 LDT each). In case the Association's request to reduce the minimum guaranteed throughput is accepted MBPT may not get the estimated income from this service. The request of the Association is, therefore, not justifiable and may not be accepted.
- (b). The Ministry of Shipping has directed to incorporate an automatic termination clause if the minimum throughput of 10000 LDT is not achieved. Accordingly, the minimum committed throughput of 10000 LDT was proposed.
- (iii). Performance details of the last five years extracted from the statements furnished by the MBPT are given below:

Year	Total ship breakers	Total LDT broken	Number of ship breakers who achieved 10000 LDT and more per annum.	Number of ship breakers who achieved 8,000 to 10,000 LDT per annum
1998-1999	22	1,89,371.81	8	1
1999-2000	19	1,67,010.14	7	5
2000-2001	25	1,92,563.10	9	2
2001-2002	25	1,97,016.66	8	2
2002-2003	35	1,72,805.74	3	3

- (iv). As per the terms and conditions of bid documents, facilities need to be provided by the licensees. The MBPT may not have to play any administrative role in ship breaking activities during the licensing period. The Association may arrange to collect money from the licensees from their earnings and form a fund for maintenance of ship breaking plots and providing common facilities within the specified time frame.

7.4. The ISSAI again checked up with the MBPT and confirmed that the actual earnings for the financial year 2002-03 was Rs.9.24 crore. Subsequently, the ISSAI has informed that the income figure of Rs.9.24 crores for 2002-03 is misleading and requested this Authority to obtain confirmation from the MBPT. On being asked to confirm, the MBPT has stated that the figures furnished by it for 1998-99 to 2001-02 are as per the Audited Accounts and the income figure for 2002-03 is the actual revenue booked in its accounts till 31 March 2003. The port has also explained the reasons for variations between the income and the quantity of ships broken mainly as a result of the existing system of charging which depends upon the time taken for breaking and period of overstay beyond the regulated period.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. A summary of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Ship-breaking activity at the MBPT is presently being carried out at the designated plots on a common user basis. The MBPT proposes to introduce licensing of ship-breaking plots to individual ship breakers primarily to induce investment in concerned facilities. The policy of changing over from the common user facility to the proposed licensing scheme concerns the MBPT and an endorsement to that policy from this Authority is not necessary since it is an operational matter. The issue before this Authority is to fix tariff under which the proposed scheme will operate. The MBPT has informed that the scheme is not yet approved by the Government; and, in this context it may be relevant here to point out that approval to the rates accorded by this Authority cannot be taken to mean an approval to the scheme itself. In other words, the rates approved by this Authority will operate only if the proposed scheme is implemented with the approval of the Competent Authority / Ministry of Shipping.
- (ii). The ISSAI has raised certain objections relating to the allotment conditions envisaged in the proposed scheme. As has been explained earlier, the issue relating to allotment of plot and awarding of licence is to be decided by the Port Trust. These issues are not relevant for fixing tariffs relating to the proposed scheme.
- (iii). The MBPT has done well to accept some of the suggestions made by the ISSAI and modified its original proposal. In its revised proposal the MBPT has proposed to reckon with a block of 3 years for realising minimum committed throughput and also provided for transfer of plots subject to fulfilment of certain conditions. These modifications are also welcomed by the ISSAI and hence this Authority has no reservation in approving them.
- (iv). Under the proposed scheme, a licensee has to pay ship-breaking charge on LDT basis and monthly licence fee for the area allotted apart from the one time upfront fee. The MBPT does not render any direct service for breaking of ships in the licensed plots other than letting out its water front and back-up land for this activity. The MBPT has, however, clarified that ship breaking charge is for Boat Hards whereas monthly licence fee is for using backup area. Since the financial implication to the user is more relevant and a more or less similar rate structure is maintained at Alang which is one of the leading ship breaking yards, this Authority is inclined to allow the rate structure proposed by the MBPT. Significantly, the ISSAI has also not objected to the rate structure proposed by the MBPT; it has only demanded moderation in the proposed rates.



- (v). The reserve price of Rs.50 lakhs for upfront fee proposed by the MBPT is not objected to by the ISSAI. The main area of dispute relates to the proposed rates for ship-breaking, licence fee and the minimum committed throughput.
- (vi). The MBPT has not furnished any separate cost analysis to justify the individual components for the rates proposed. The MBPT has worked out the proposed rates to maintain a revenue neutral position with reference to the revenue generated presently when the facility is operated under common user basis. The ISSAI has, however, argued for moderation of the proposed rates by citing the decreasing trend of revenue from ship-breaking activity in the past 4 years. The annual revenue figures furnished by the MBPT, however, do not support the claim of the ISSAI. Significantly, the MBPT even on the second occasion has confirmed the revenue figures furnished by it. In this backdrop, there is no strong reason for not accepting the figures certified by the MBPT as its actual collection. Based on the figures made available by the MBPT the average annual revenue for the MBPT works out to Rs.8.07 crores. Against this, the MBPT has targeted a revenue of Rs.8.16 crores per annum. The proposed rates have been worked out to achieve this revenue target and, therefore, they cannot be said to be unreasonable. More importantly, the rates fixed now are proposed to continue unaltered during the tenure of licence which is 10 years. Viewed from this perspective also, the proposed rates are found to be reasonable and deservedly approved. While the rate structure at Alang can be adopted at the MBPT, it has to be recognised that the rates per se cannot be adopted in view of the significant variation in the scale of operation at these two places.
- (vii). The model proposed to be adopted by the MBPT for licensing of ship-breaking plot is slightly different from the guideline issued by the Government for leasing of port lands. The MBPT has sought to explain that the guidelines issued by the Govt. are not fully relevant in the context of licensing its ship-breaking yard for a period of 10 years. Since the proposed rates are being considered for approval to maintain a revenue neutral position this issue does not perhaps require to be scrutinised any further. In any case, the scheme will be finally approved by the Govt. and if there are any modifications relating to land allotment suggested by the Govt., then the MBPT can approach this Authority for modification of the rates fixed.
- (viii). The minimum committed throughput level of 10000 LDT per annum prescribed by the MBPT is vehemently opposed by the ISSAI. In fact, the performance details furnished by the MBPT show that the individual ship-breakers who have broken more than 10000 LDT per annum are in minority. Even if it is admitted that the details furnished by the MBPT do not reveal plotwise turnover, the need to prescribe minimum guaranteed throughput at a realistically achievable level cannot be ignored. The statistical details relating to defaulters at Alang furnished by the ISSAI are revealing. It is noteworthy that such a turnover could not be achieved by many ship-breakers even at a place where the business volumes are at a considerably higher level. While it could be possible that all licensees achieve more than 10000 LDT, prescription of such a high limit as minimum commitment may act as a deterrent to attract investment.

The ISSAI has proposed a level of 7000 LDT per annum (or, 21000 LDT in a block of 3 years) as minimum guarantee. It can be reasonably expected that better facilities available will induce business growth. It will, therefore, be logical to prescribe minimum guarantee throughput levels for three different phases during the licence tenure of 10 years as follows:

1 <sup>st</sup> year - 3 <sup>rd</sup> year	— 7000 LDT per annum or 21000 LDT in this block of 3 years.
4 <sup>th</sup> year - 6 <sup>th</sup> year	— 8000 LDT per annum or 24000 LDT in that block.
7 <sup>th</sup> year - 10 <sup>th</sup> year	— 10000 LDT per annum or 40000 LDT in that block.

The argument of MBPT that alteration in the minimum guarantee throughput level will affect the revenue model considered to arrive at the rates goes with the assumption that all licensees will break ships only upto the minimum guaranteed level. The revenue model reckons with a volume of 1.9 lakh LDT. The volume of ship-breaking at the MBPT has been around this level in the past; and, in its own admission, the MBPT expects growth in volume in future 'with a little more effort'. That being so, lowering of minimum guarantee throughput level may not have any impact on the revenue model considered since the revenue model is seen to rely on traffic projections. On the contrary, those who are developing the business will be saved of penalty which they will have to otherwise pay if minimum guarantee throughput is fixed at very high level. In fact there are not many who are achieving today a throughput of 10000 LDT per annum.

- (x). The MBPT has proposed to allow discount on ship-breaking charges payable on the quantity in excess of 10000 LDT per annum. The cut-off limit of 10000 LDT is proposed in line with the proposed minimum guaranteed throughput level of 10000 LDT. There can be a demand that the cut-off level should also be lowered with the modifications effected in the minimum guaranteed throughput levels. If such a demand is accepted, then the revenue model considered will undergo a change and consequently, the base rates for ship-breaking and licence fee are to be revised upward to achieve a revenue neutral position. Such a change will not be necessary. The cut off level for discount is retained at 10000 LDT irrespective of the minimum guaranteed throughput level fixed.
- (x). The MBPT has proposed to levy an additional charge for breaking of ships which does not belong to the licensee of the concerned plot. This proposal of the MBPT is found to be reasonable and approved. Likewise, the fees proposed for transfer of plot during the currency of the license is also approved.
- (xi). The ISSAI has demanded that 20% of the upfront money collected by the MBPT should be earmarked for developing certain infrastructure facilities for the ship-breaking yard for common use by the licensees. Besides the fact that the entire upfront money at its base value is apportioned to arrive at the proposed rates, such an action appears to be not in consonance with the objective of the proposed scheme which is designed to induce private investment in the ship-breaking facilities. Since a revenue neutral model is adopted in this case, it is expected that the MBPT will continue to provide common infrastructure facilities like road, water, lighting etc., which are stated to have been provided by it even now.
- (xi). This Authority has already approved ship-breaking charges at the Bunders of the MBPT. The rates approved now should not be taken to have superseded the rates earlier fixed: the rates earlier fixed will continue to apply as long as the plots are operated on common user basis and rates being fixed now will apply only when ship-breaking plots are licensed to ship-breakers for a period of 10 years.

10 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the amendments to the Scale of Rates of Mumbai Port Trust as shown in Annex - I.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[No. ADVT/III/IV/143/03/(Exty.)]

**Annex - I****AMENDMENT TO THE MBPT SCALE OF RATES AT THE BUNDERS**

The following provisions are inserted in Item No.I of Section-III – Charges for ship-breaking, Construction and Repair of the vessels in the port trust Bunders:

(B). In respect of vessels being broken up on the Port Trust Hards / plots by the licensees, the charges will be recovered as under:

- (1). License fees at the rate of Rs.20 per sq. mtr. per month for the entire area of the licensed plot payable quarterly in advance.
- (2). Ship-breaking charges at the rate of Rs.325 per LDT of the ship payable before beaching of the ship.
- (3). For others' vessels broken by the licensee, at the licensed plots, in addition to the charges payable as at (2) above an additional fee of Rs.80 per LDT is payable before of the ship.
- (4). Discount of 20% shall be available to the licensee in the ship breaking charges payable as at (2) above for the excess tonnage broken above 10,000 LDT per year per plot.
- (5). Licensee shall pay one time non refundable upfront fees. The reserve price will be Rs.50 lakhs per plot.

**Notes:**

- (i). *Tenure: License for ship breaking shall be granted for a period of 10 years from the date of issue of the license subject to the condition that upon expiry of the aforesaid period, the license shall automatically come to an end without any further action by the MBPT, unless the license is renewed within three months prior to the date of expiry of the license period. The ownership of the plot shall throughout remain the MBPT.*
- (ii). *Transfer of plot to third party for the purpose of ship breaking activity shall be considered after a period of three years from the date of license on payment of prescribed transfer fee of Rupees one lakh per year or part thereof for the balance license period.*
- (iii). *Normally licensee will break his own ship. However, in case he desires to undertake breaking of ships not owned by him additional charges will be levied @ Rs.80 per LDT.*
- (iv). *The Shipbreakers shall be required to pay license fees referred above quarterly in advance and the ship breaking charges, before beaching of ship. Failure to pay will attract interest applicable from time to time.*
- (v). *In addition to the above, the licensee shall pay service tax, octroi and any other statutory levies payable to the statutory authorities.*
- (vi). *Licensee shall achieve a minimum committed throughput as indicated below:*

1st year – 3rd year Licence	–	7000 LDT per annum per plot or 21000 LDT per plot in this block of 3 years.
4th year – 6th year Licence	–	8000 LDT per annum per plot or 24000 LDT per plot within this block of 3 years.
7th year – 10th year Licence	–	10000 LDT per annum or 40000 LDT in this block of 4 years.

*In case of failure to achieve this guaranteed level the licensee shall pay ship breaking charges for the shortfall in committed throughput within one month of expiry of the block year, failing which the licence shall be terminated.*